

5.6.1.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ (ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ)
NATIONAL HISTORY

УДК 94(470.5) «1941/1945»

ГРНТИ 03.23.55

EDN: CECNFC



DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-2-52-58

Свердловская и Пермская магистрали в 1941–1945 гг.: патриотическое движение уральских железнодорожников

©Сперанский Андрей Владимирович

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук,
г. Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: avasperansky@mail.ru

Аннотация. В статье проанализирован уровень общественно-политического сознания работников Свердловской и Пермской магистралей в годы Великой Отечественной войны. Показано, что уральские железнодорожники внесли заметный вклад в процесс складывания неразрывного единства фронта и тыла, как достижением высоких производственных показателей, так и активной вовлеченностью в массовое патриотическое движение. Дана развернутая характеристика участия трудящихся железнодорожного транспорта в свободное от основной работы время в субботниках и воскресниках, в сборе денежных средств в Фонд обороны, в отправке теплых вещей и подарков для фронтовиков, в оказании помощи освобожденным от немецких оккупантов районов СССР. Внимание акцентируется на формировании составов особого назначения, как важного направления военно-патриотической деятельности уральских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Отмечено, что бронепоезда, военно-санитарные поезда и поезда-бани, созданные во внерабочее время на деньги, полученные в результате проведения патриотических мероприятий, являлись необходимым материальным воплощением безвозмездной поддержки бойцов и командиров Красной армии со стороны тружеников тыла. Сделан вывод, что высокий уровень идейно-политической мотивации работников Свердловской и Пермской магистралей способствовал их эффективной работе, приближавшей победу над ненавистным врагом.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Урал, железная дорога, патриотизм, субботник, воскресник, сбор денежных средств, сбор теплых вещей и подарков, состав особого назначения, спецпоезд.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Сперанский А. В. Свердловская и Пермская магистрали в 1941–1945 гг.: патриотическое движение уральских железнодорожников // *История и современное мировоззрение*. 2024. Т. 6. № 2. С. 52–58. DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-2-52-58. EDN: CECNFC

DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-2-52-58

Sverdlovsk and Perm Railways in 1941–1945: Patriotic Movement of Ural Railway Workers

©Andrey V. Speransky

Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: avspersansky@mail.ru

Abstract. The paper analyses the level of socio-political consciousness of workers of the Sverdlovsk and Perm railways during the Great Patriotic War. The paper shows that Ural railway workers made a significant contribution to the process of forming an indissoluble unity of the front and rear, both by achieving high production indicators and by actively participating in the patriotic movement. The paper also provides a detailed description of participation of railway workers in their free time in subbotnik (Saturday clean-up) and voskresnik (Sunday clean-up), in raising funds for the Defence Fund, in sending warm clothes and gifts for front-line soldiers, and in helping areas of the USSR liberated from the German occupiers. The paper focuses on the formation of special-purpose trains as an important area of military-patriotic activity of the Ural railway workers during the Great Patriotic War. In addition, the paper notes that armoured trains, military sanitary trains and bath trains, created during off-duty hours with money received because of patriotic events, were the necessary material embodiment of gratuitous support for soldiers and commanders of the Red Army from home front workers. The paper concludes that the high level of ideological and political motivation of employees of the Sverdlovsk and Perm railways contributed to their effective work, bringing victory over the hated enemy closer.

Key words: Great Patriotic War, the Urals, railway, patriotism, subbotnik (Saturday clean-up), voskresnik (Sunday clean-up), fundraising, fundraiser for warm clothes and gifts, special-purpose train, special train.

FOR CITATION: Speransky A. V. Sverdlovsk and Perm Railways in 1941–1945: Patriotic Movement of Ural Railway Workers // *HISTORY AND MODERN PERSPECTIVES*. 2024. Vol. 6. № 2. P. 52–58. (in Russ.) DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-2-52-58. EDN: CECNFC

ВВЕДЕНИЕ

Среди факторов, способствовавших достижению победы советского народа в Великой Отечественной войне заметную роль, играл героический труд железнодорожников, обеспечивавших ритмичное перемещение людских ресурсов и материальных средств. В тяжелейшей ситуации военного времени, часто находясь под артиллерийским обстрелом и авиационными бомбардировками немецко-фашистских агрессоров, работники железнодорожного транспорта бесперебойно доставляли фронту воинские контингенты, технику, вооружение, боеприпасы, горючее и продовольствие. С 1941 по 1945 гг. железнодорожные дороги Советского Союза перевезли 1,4 млрд. тонн грузов¹, обеспечив соответственно в 1941 г. — 93%, в 1942 г. — 52%, в 1943 г. — 58%, в 1944 г. — 68%, в 1945 г. — 76% всего грузооборота воюющей с фашизмом страны². Важное значение имела и перевозка эвакуированного населения, численность которого по разным источникам варьируется от 18 до 25 млн человек³.

Среди 53 магистралей, входивших в годы Великой Отечественной войны в железнодорожную сеть СССР, огромная роль принадлежала действовавшим на Урале Свердловской (до 1943 г. — им. Л.М. Кагановича) и Пермской железным дорогам, внесшим неоценимый вклад в доставку стратегических резервов на западные территории, в эвакуацию материальных ценностей и населения в тыловые области, в военную перестройку и развитие экономики всей страны [Сперанский; 2022: 48]. За период военного лихолетья при перемещении грузов и людей на этих магистралях было задействовано около 2 млн вагонов, а удельный вес перевозок увеличился на 55%. Это дало региону значительный прирост валовой продукции, в 3 раза превосходившей довоенный показатель [Сперанский; 2023: 136].

Успехи уральских железнодорожников, столь необходимые в условиях военного времени, зиждились на высоком уровне общественно-политического сознания, дававшего возможность крепить неразрывное единство фронта и тыла не только высокими производственными показателями, но и активным участием в массовых патриотических движениях. Работники железной дороги оказывали помощь фронту, работая на субботниках и воскресниках, перечисляя денежные средства в Фонд обороны, собирая теплые вещи и подарки для фронтовиков, оказывая помощь освобожденным от немецких оккупантов районам СССР.

¹ Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия. М., 1985. С. 269.

² История Великой Отечественной войны Советского народа в 1941–1945 гг. Т. 6. М., 1965. С. 70.

³ Эшелоны идут на восток. Из истории перебазирования производственных сил СССР в 1941–1942 гг. Сборник статей и воспоминаний. М., 1966. С. 48.

ПАТРИОТИЧЕСКИЕ ДВИЖЕНИЯ

Безвозмездный труд в свободное от основной работы время применялся с первых дней войны. Причем, полугодные люди, смертельно уставшие после рабочей смены, массово шли на субботники и воскресники, искренне желая принести максимальную пользу в борьбе с немецко-фашистским агрессором. Мощным толчком к проведению подобного рода мероприятий, стал воскресник в честь Дня железнодорожника. 3 августа 1941 г. по призыву тружеников узла Свердловск-Пассажирский⁴ он прошел на всех предприятиях Свердловской и Пермской магистралей. Более 30 тыс. человек, работавшие в этот день под лозунгом «Отдадим весь заработок в фонд обороны», ремонтировали пути, готовили здания и оборудование к работе, грузили и выгружали грузы, ремонтировали подвижной состав. Только работники Свердловского отделения отремонтировали более 2 тыс. погонных метров пути, а бригада рабочих депо Надеждинск, при установке нового парового отопления, выполнила задание на 500%, перечислив в фонд обороны около 200 тыс. руб.⁵ Ударно трудились на воскреснике работники станций Алапаевск, Верещагино, Егоршино, Камышлов, Кизел, Кунгур, Нижний Тагил, Тавда и др. предприятий. В дальнейшем, субботники и воскресники, организовывавшиеся на Свердловской и Пермской железных дорогах в течение всей войны, продолжали привлекать тысячи железнодорожников. Их безвозмездный и самоотверженный труд вносил огромный вклад в общее дело защиты Родины.

Помимо средств, заработанных на субботниках и воскресниках, работники железнодорожного транспорта Урала вносили в Фонд обороны часть заработка, личные сбережения, облигации государственных займов, золотые и серебряные вещи, другие драгоценности. Только за первые 6 месяцев войны работники Свердловской дороги внесли в Фонд обороны 11 млн руб., направленных на приобретение вооружений для Красной армии. В частности, коллектив станции Свердловск-Сортировочный купил 85-мм зенитную пушку, а инженерно-технические работники управления дороги приобрели артиллерийскую батарею. Машинист паровозного депо Кунгур С.Н. Пиликин внес на строительство танков и самолетов 8 тыс. руб. Правительство направило Сергею Николаевичу телеграмму за подписью самого И. В. Сталина. В телеграмме Председателя ГКО говорилось: «Благодарю Вас, товарищ Пиликин, за Вашу заботу о бронетанковых силах Красной армии. Примите мой привет и благодарность Красной армии. Сталин».

На личные сбережения трудящихся Свердловской и Пермской железных дорог создавались целые танковые колонны. Так, в октябре 1942 г. при участии тружеников Тагильского отделения была построена танковая колонна «Тагильский рабочий», состоящая из 24 бронемашин «Т-34», имевших собственное название «Прожектор», «Большевик», «Чапаев», «Металлург», «Коминтерновец» и т.п. Денежные средства уральских железнодорожников были также использованы при строительстве танковых колонн «Свердловский железнодорожник», «Свердловский школьник», «Свердловский комсомолец», звена самолетов «Егоршинский железнодорожник». Причем, егоршинские железнодорожники, собравшие на производство самолетов почти 500 тыс. руб. также получили благодарственную телеграмму за подписью И. В. Сталина⁶.

Одним из дополнительных источников финансирования военных расходов, как и в предвоенные годы, стали государственные займы. Уже в июле 1941 г. железнодорожники

Свердловска обратились ко всем гражданам СССР с просьбой поддержать ходатайство перед правительством не производить в 1941 г. розыгрыши по всем видам государственных займов и XV Всесоюзной лотереи. Инициатива свердловчан о безвозмездной передаче сэкономленных на этом денежных средств в Фонд обороны, получила всенародное одобрение и поддержку СНК СССР. В дальнейшем Свердловская магистраль активно участвовала во всех четырех государственных займах, наиболее успешно реализовав второй военный заем на сумму в 34,2 млн. руб., составлявшую почти полуторамесячный заработок всех работников.

В марте 1945 г. Свердловская и Пермская железные дороги, в числе первых предприятий Урала, поддерживали начин по созданию фонда штурма Берлина за счет сверхплановой продукции. Огромный вклад в этот патриотический начин внесли железнодорожники Свердловского отделения, сэкономившие в фонд 40 тыс. вагон часов⁷.

В годы Великой Отечественной войны по всей стране развернулось широкая кампания по сбору фронтовикам теплых вещей и направление им подарков от тружеников тыла. Уральские железные дороги не остались в стороне от этого благородного начинания. Осенью 1941 г. комсомольцы станции Свердловск-Пассажирский обратились к молодым железнодорожникам с воззванием активно исполнять свой священный долг по оказанию практической помощи «бойцам армии в разгроме и уничтожении врага»⁸. На призыв сбора для воинов-фронтовиков теплых вещей и белья откликнулись практически все работники Свердловской и Пермской магистралей. Не было ни одной семьи, проигнорировавшей это патриотическое движение. Уже к концу 1941 г. свердловские железнодорожники отправили на фронт 42,5 тыс. теплых вещей, а к концу военных действий довели эту цифру до 137 тыс.

Вместе с теплыми вещами на фронт отправлялись и подарки, включавшие, как правило, предметы первой необходимости: мыло, зубные щетки, одеколон, иголки и нитки, полотенца, письменные принадлежности, трикотажные изделия, продукты питания. Вместе с подарками бойцам приходили сердечные коллективные и индивидуальные письма, содержащие указы крепче бить врага, рассказы о трудовых подвигах.

Первый поезд с делегацией и подарками трудящихся Свердловской области фронтовикам был отправлен 24 декабря 1941 г. Состав, управляемый машинистом Николаем Соломенниковым, привез для воинов Северо-Западного и Ленинградского фронтов более 12,5 тыс. подарков от свердловских, тагильских, камышловских, егоршинских железнодорожников и работников других отделений⁹. Поток подарков на фронт не ослабевал в течение всей войны и чем ближе была заветная победа, тем выше становилась ценность, присылаемых гостинцев. Так, если в первый период войны уральские железнодорожники отправляли на фронт в основном теплые вещи, часто отдавая полагавшееся им новое зимнее обмундирование (шапки, свитера, ватные брюки, полушубки, валенки и т. п.), то на завершающем этапе сражений в подарочном ассортименте стали встречаться праздничные вещи и даже предметы роскоши. К примеру, в конце войны коллектив управления Свердловского узла послал на фронт золотые часы, а работники станции Свердловск-Пассажирская два серебряных портсигара. Радовали фронтовиков тру-

⁴ Путевка. 1941. 27 июля.

⁵ Звезда. 1941. 1 августа; Путевка. 1941. 3 августа.

⁶ Путевка. 1941. 12 августа, 29 ноября.

⁷ Исторический путь Свердловской железной дороги. Екатеринбург, 2011. С. 133.

⁸ ГАСО. Ф. 522. Оп. 2. Д. 677. Л. 66.

⁹ Путевка. 1941. 25 декабря.

женики ОРСов, отправлявшие в посылках патефоны, вино, папиросы и различные продукты¹⁰.

Откликнувшись на обращение железнодорожников Нижнего Тагила, призвавших помогать восстановлению освобожденных районов и находящимся там магистралей, большую шефскую работу провели в этом направлении Свердловская и Пермская железные дороги. Свердловчане взяли шефство над Краснодарским краем, пермяки — над Ростовской областью. Уральцы участвовали также в восстановлении Сталинграда, Ставропольского края, Донбасса, Харьковской, Воронежской, Смоленской и других областей.

В 1943–1945 гг. по уральским магистралям в подшефные регионы практически ежедневно направлялись эшелоны с материалами и оборудованием. Так, работники станции Егоршино, собрав за короткий срок более 100 тыс. руб., сформировали ремонтно-строительную колонну, которая в составе 17 вагонов (10 — с лесом, 5 — углем, 2 — различным инвентарем) была направлена на запад, где оказала неоценимую помощь в восстановлении освобожденных районов. 30 вагонов со станками, электромоторами, трансформаторами, железом, одеждой, обувью, предметами домашнего обихода отправили в Сталинград трудящиеся Железнодорожного района Свердловска. Еще 60 вагонов со строительным лесом, кирпичом и железом, стеклом, промышленным оборудованием, мебелью, товарами широкого потребления, литературой и продуктами было направлено в город на Волге от молодежи Свердловской области. В почти полностью разрушенную немцами волжскую цитадель был также направлен эшелон с углем, купленным работниками Тюменского паровозного депо на деньги, полученные за сверхурочную работу.

Предприятия уральских железных дорог брали шефство и над конкретными магистралями разрушенными оккупантами. К примеру, еще в 1942 г. работники вагонного участка Свердловск-Сортировочный своими силами сформировали и оборудовали вагоноремонтный поезд для железнодорожников Ржевского узла Калининской дороги. Труженики Нижнетагильского отделения помогали восстанавливать путь, ремонтные предприятия и подвижной состав Полтавского отделения. Коллектив паровозного депо Надеждинск отремонтировал и отправил 3 паровоза на Сталинградскую магистраль. Для железнодорожников освобожденного узла Малоярославец рабочие Богословских паровозоремонтных мастерских Тюменского отделения изготовили около 1,5 тыс. единиц инструмента и запасных частей к оборудованию¹¹.

СОСТАВЫ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Важным направлением патриотической деятельности уральских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны стало формирование составов особого назначения, к которым относились бронепоезда, военно-санитарные поезда и поезда-бани. Как правило, они создавались на деньги, заработанные во внерабочее время, на субботниках и воскресниках, на отчисления в различные патриотические фонды, на пожертвования личных средств и т. п. Были организованы десятки собраний и митингов, где работников уральских магистралей призывали принять самое активное участие в строительстве жизненно необходимых для фронта особых железнодорожных составов.

Важное значение придавалось созданию бронепоездов. Эти «крепости на колесах» состояли из бронепаровоза, бронеплощадки с пушками, реактивными установками и пулемета-

ми, платформы с ремонтным комплектом. Имевшие в основном команды из добровольцев-железнодорожников (экипаж насчитывал от 20 до 35 чел.), они обороняли станции и пути от вражеских бомбежек, отражали наступление прорвавшихся частей вермахта, прикрывали сосредоточение и развертывание красноармейских частей. Эффективность боевых действий бронированных составов хорошо понималось военным руководством СССР, поэтому их численность в военные годы постоянно росла. Так, если перед войной на вооружении Красной армии находилось 78 бронепоездов, то к концу боевых действий их цифра достигла 200. За годы войны советские «крепости на колесах» уничтожили 370 танков, 115 самолетов, 712 автомобилей, 160 мотоциклов, 344 орудия, 840 пулеметов и много другой военной техники фашистов.

Приведенные факты свидетельствуют, что это грозное оружие, успешно применяемое еще в годы Гражданской войны, на этапе новых испытаний не оказалось «на запасном пути». Его возрождение и эффективное применение было связано со старыми железнодорожниками, участвовавшими в разгроме белого движения. Рабочие и инженеры Свердловского, Нижнетагильского, Пермского, Чусовского и других локомотивных депо объявляли себя на казарменном положении и сутками не выходили из цехов, соединяя вагоны, бронируя котел паровоза, будку машиниста и тендер. Нередко такие бронешины, создаваемые на денежные средства самих строителей, строились без чертежей и расчетов, методом проб и ошибок.

Одной из первых «крепостей на колесах», построенных на Свердловской железной дороге, стал бронепоезд «Свердловский железнодорожник». Его строительство началось в октябре 1941 г. по инициативе инженера Надежды Смирновой. В депо Свердловск-пассажирский он был покрыт бронированными листами толщиной 30–45 мм, а в депо Свердловск-Сортировочный — вооружен орудиями и пулеметами. Железнодорожники (М. Морозов, М. Рожковский, З. Вацман и др.) трудились над его созданием после 16–18-часовых рабочих смен, но выполнили взятые на себя обязательства. Бронепоезд, состоящий из паровоза, 6 платформ с оружием и 6 вагонов для зенитных установок, был готов 23 февраля 1942 г., в праздник Красной армии. Через несколько дней бронепоезд, управляемый машинистами Д.Н. Копенкиным и И. С. Петренко, выехал на фронт. Прозванный «черным дьяволом», он громил врага под Москвой, на Кубани и подо Львовом. В тяжелых боях броневой посланец Урала уничтожил 13 самолетов, 22 танка, 65 орудий и огромное количество живой силы противника¹².

На Свердловской железной дороге, кроме легендарного «Свердловского железнодорожника» было построено еще несколько бронепоездов. Так, коллектив паровозного депо Нижний Тагил, получив особое задание Государственного Комитета Обороны СССР, построил бронепоезд «Сталинский Урал». Покрытый бронелистом толщиной 35–45 мм, изготовленным по специальному заказу на Нижнетагильском металлургическом заводе, паровоз серии «ОВ» участвовал в боях под Орлом, громил врага на Украине и в Польше. Труженики депо г. Надеждинска также построили двигающуюся «бронекрепость», названную в честь советского летчика «Анатолий Серов». Покрытый броней, изготовленной на Серовском металлургическом заводе, этот бронепоезд тоже успешно сражался с немецко-фашистскими захватчиками, нанеся им большой урон в технике и живой силе¹³.

Не отставали от свердловчан и работники Пермской магистрали. В октябре 1941 г. рабочие Пермского паровозного

¹⁰ Звезда. 1941. 13 сентября; Путевка. 1941. 18 сентября; 1945. 23 февраля.

¹¹ Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 137, 138.

¹² Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 135, 136; Эвакуация: величайшая из битв второй мировой войны. Екатеринбург, 2022. С. 146, 147.

¹³ Эвакуация: величайшая из битв второй мировой войны... С. 147.

депо, не дожидаясь приказов «сверху», приняли решение своими силами и на свои средства сделать для фронта бронепоезд. В фонд задуманного бронепоезда проводили субботники, собирали деньги, изыскивали резервы. Для его строительства был выделен цех № 1, возглавляемый С.И. Пегушиным. Ударный труд завершился трудовой победой. 2 декабря 1941 г. бронепоезд, названный «Молотовский рабочий», управляемый пермскими железнодорожниками Николаем Максимовым, Яковом Политовым и Хаимом Липидусом, начал движение навстречу врагу. Закованный в 18-мм броню, вооруженная двумя 76-мм пушками КТ-28, 6-ю пулеметами ДТ и «Браунинг», уральская «стальная крепость», вела успешные боевые действия под Москвой и на Северо-Западном фронте.

Даже после того, как в результате вражеской бомбардировки бронепоезду был нанесен непоправимый технический ущерб, имя «Молотовский рабочий» продолжало пугать гитлеровских вояк. Оставшиеся в живых железнодорожники пересели на новый бронепоезд, подготовленный в Вологодском депо, и, сохранив название погибшей «крепости на колесах», продолжали бить противника до самого конца войны. В 1942 г., вслед за «Молотовским рабочим», в Пермском паровозном депо были построены еще два бронепоезда — «Александр Невский» и «Александр Суворов».

Весомый вклад в общую Победу внесли чусовские железнодорожники. Весной 1942 г. в паровозном депо станции Чусовская были построены бронепоезда «Чусовской рабочий» (позже переименованный в «Щорс») и «Котовский», воевавшие с фашистами в составе 44-го дивизиона. В боевых экипажах «крепостей на колесах», построенных на Пермской железной дороге, воевали в основном представители Западного Урала: пермяки, верещагинцы, чусовляне.

Свою лепту в дело разгрома врага внесли работники станции Ишим Тюменского железнодорожного отделения. Здесь осенью 1942 г. в паровозном и вагонном депо тоже был построен бронепоезд. Названный «Патриот», он участвовал в знаменитом Курском сражении. Подвиги экипажа на фронте вдохновили художника Н. Д. Хламёнка на написание картины «Митинг, посвященный отправке бронепоезда «Патриот» на фронт», занимающую достойное место в Ишимском краеведческом музее по настоящее время¹⁴.

Всего на Свердловской и Пермской магистралях за период 1941–1945 гг. было построено около двух десятков бронированных «крепостей на колесах». Воевавшие практически на всех фронтах Великой Отечественной войны, они с честью выдержали боевые испытания, продемонстрировали высокое качество уральской брони, стали грозным оружием, уничтожавшим военную технику и живую силу неприятеля.

Важнейшей задачей железных дорог СССР в военные годы стала транспортировка и лечение раненых бойцов. Уже на третий день войны, 24 июня 1941 г., Наркомат путей сообщения дал указание формировать специальные составы медицинского профиля, которые согласно «Положению о военно-санитарных поездах», подписанному заместителем наркома обороны СССР С.М. Буденным, включали в свой состав отдельные вагоны для легко- и тяжелораненых, изоляторы, аптеки, перевязочные, кухни и служебные вагоны. По сути, санитарные эшелоны, вмещавшие в среднем от 500 до 600 чел., являлись передвижными больницами, спасавшими сотни тысяч раненых солдат и офицеров Красной армии. Кровавые сражения с грозным неприятелем приводили к гигантским потерям личного состава. Поэтому надобность в такого рода «больницах на колесах» постоянно увеличивалась. Так, если в начале войны активно дей-

ствовало 334 военно-санитарных поезда, то к концу боевых действий их стало 472¹⁵.

Повышенное внимание военно-санитарным поездам уделялось и на уральских железных дорогах. Составы с ранеными красноармейцами, прибывавшие круглосуточно на станции Свердловской и Пермской магистралей, по сигналу «Санитарный!», сразу же ставились на первый путь, а ожидавшая их медицинская бригада немедленно приступала к служебным обязанностям, на которые отводилось не более 30 минут. Врач забирал у начальника поезда истории болезни, а медсестры выносили на носилках тяжелораненых и выводили под руки способных самостоятельно передвигаться. После размещения в автомобилях, прибывшие отправлялись в госпиталь, а принявшая их бригада оставалась на вокзале в ожидании следующего «эшелона с того света». Только за 1941–1943 гг. уральскими магистралями было принято около 600 санитарных поездов, привезших в госпитали, размещенные на Урале, около 400 тыс. раненых и больных¹⁶.

В годы войны Уральский край не только оперативно принимал военно-санитарные поезда, сформированные на других территориях, но и сам успешно участвовал в процессе их организации. В конце 1941 — начале 1942 гг. по инициативе железнодорожников Егоршинского отделения дороги им. Л.М. Кагановича (с 1943 г. — Свердловской) был построен военно-санитарный поезд, состоявший из 17 вагонов. В состав вошли: 3 вагона для тяжелораненых, 6 — для легкораненых, вагон-изолятор, операционная, вагон-кухня, столовая, ледник, склад и вагон для обслуживающего персонала. Надо отметить, что все работы проводились во внеурочное время и за счет привлеченных средств. Егоршинцы восстановили побывавшие под вражеским огнем обгорелые и простреленные вагоны, собрав на эти цели более 170 тыс. руб. Вся посуда, постельные принадлежности и библиотека в количестве 950 тарелок, 598 одеял, 714 подушек и 547 книг были также безвозмездно принесены местными жителями¹⁷.

В конечном итоге, в январе 1942 г. военно-санитарный поезд, получивший № 277, был отправлен на Ленинградский фронт. В состав его команды, насчитывающий 74 человека, вошли только трудящиеся Егоршинского района. С первых рейсов, длившихся от 5 до 10 дней, поезд проявил себя как образцово-показательное медицинское подразделение. Располагая передовым по тем временам медицинским оборудованием, команда поезда, руководимая майором медицинской службы Иваном Яковлевичем Юдаевым, несмотря на бомбежки и обстрелы, вывозила с передовой раненых и больных, проводила прямо в пути экстренные операции. С января 1942 г. по апрель 1945 г. ВСП № 227 совершил 40 рейсов, прошел более 152 тыс. км, вывез с фронта около 19,5 тыс. раненых бойцов и офицеров Красной армии¹⁸.

Для победы над ненавистным агрессором, посягнувшим на свободу и независимость русской земли, надо было не только лечить раненых и больных, но и поддерживать здоровье защитников Родины. Значительное место в эффективном решении этого важного для фронтовых условий вопроса отводилось строительству поездов-бань. Первый такой поезд появился в России еще во времена русско-японской войны. Использовалась эта форма оздоровления военнослужащих в Первой мировой и Гражданской войнах. Но наиболее широкое распространение она получила в Красной армии, сражавшейся с немецко-фашистскими захватчиками. По иници-

¹⁴ ПермГАСПИ. Ф. 8043. Оп. 1Г. Д. 8. Л. 1.

¹⁵ Эвакуация: величайшая из битв второй мировой войны. Екатеринбург, 2022. С. 145.

¹⁶ Там же. С. 148.

¹⁷ Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 136.

¹⁸ Там же.

ативе научно-исследовательского испытательного института Красной армии в годы Великой Отечественной войны начинается массовое строительство банно-прачечных дезинфекционных поездов. К концу военных действий с фашистской Германией красноармейские подразделения обслуживались 72 передвижными банями. Причем построены они были в свободное от основной работы время, с привлечением личных сбережений советских граждан¹⁹.

На Свердловской и Пермской магистралях поезда-бани были построены в 1942 г. тюменскими, кушвинскими и гороблагодатскими железнодорожниками. Первый на Урале банно-прачечный состав, получивший № 38, был сформирован работниками вагонного и паровозного депо Тюмени, откликнувшись на призыв рабочих вагонного депо станции Свердловск-Сортировочный. 5 января 1942 г. был организован многоточный митинг рабочих и служащих Тюменского вагонного участка, где собравшиеся взяли на себя обязательство построить поезд-баню к 25 января. Строительство шло на пожертвования железнодорожников, отчислявших на это однодневный заработок, а также за счет денежных средств, заработанных на воскресниках. В намеченный срок все работы, руководимые комиссаром В. Пацко, были завершены и специальная комиссия, принимавшая банно-прачечный состав как военный объект, оценила проделанный труд на «отлично»²⁰.

7 февраля 1942 г. тюменский поезд-баня в составе 10 вагонов отправился на Северо-Западный фронт. Мощный локомотив тянул за собой цистерны с запасом воды, вагон-раздевальню, где бойцы избавлялись от грязного обмундирования, подлежащего стирке и дезинфекции, получали мыло и мочалки. Затем через утепленный тамбур они проходили в вагон-парильню и вагон-душевую. Помывшись, военнослужащие переходили в вагон-одевальню, получали там продезинфицированную одежду, чистое белье, подстригались, брились и заходили в вагон-клуб, где можно было почитать, поиграть в настольные игры, просто пообщаться с товарищами.

Пройдя через эти 10 вагонов, называемых фронтовиками «десятью кругами рая», человек получал запас бодрости и с новыми силами вступал в смертельную схватку с заклятым врагом. Интересно отметить, что в тюменской «бане на колесах» мылись не только солдаты и офицеры. Благодарный отзыв по поводу ее посещения оставили даже легендарные маршалы Советского Союза Г. К. Жуков и К. К. Рокоссовский. Поезд был рассчитан на посещение 100 чел. в час и побывав на 4 фронтах, пройдя полстраны и пол-Европы, он, доехав до самого Берлина, обслужил около 1 млн красноармейцев²¹.

Яркой строкой вписался в летопись Великой Отечественной войны поезд-баня, построенный в ноябре 1941 — феврале 1942 гг. в Кушвинском паровозном депо и вагоноремонтном пункте станции Гороблагодатская. Полностью оснащенный на средства, отчисленные тружениками Кушвинского района, 7-вагонный банно-прачечный состав, отправившись на фронт 9 марта 1942 г., до 1944 г. обслуживал свыше 2 тыс. бойцов в сутки. Свою лепту в дело проведения санитарно-гигиенических мероприятий среди фронтовиков внес поезд-баня, сделанный в нерабочее время силами вагонников, паровозников, электровозников и трудящихся предприятий Чусового и Кизела. Имеющий необходимое оборудование и хорошо подобранных специалистов, состав с Пермской железной дороги своевременно и качественно оказывал бан-

но-прачечные услуги солдатам и офицерам Красной армии, воевавшим на Северо-Западном фронте²².

Наряду с указанными составами особого назначения, на железных дорогах СССР в годы Великой Отечественной войны действовали и так называемые спецпоезда, перевозящие важные секретные грузы. Они находились под бдительным контролем компетентных органов, имели самостоятельные графики движения. Их личный состав, включавший, как правило, опытных железнодорожников, выпускников транспортных институтов и техникумов, приравнялся к военнослужащим, подчинялся воинским уставам, имел льготы по налогам и пенсиям. С первых дней войны эти поезда сопровождали командиры, помогавшие железнодорожникам в выполнении задач военного времени. Учитывая, что такие поезда часто работали в отрыве от депо приписки, их локомотивы формировались из не раз проверенных и очень надежных моделей: Э (дореволюционное обозначение серии), СО (Серго Орджоникидзе), ФД (Феликс Дзержинский), ИС (Иосиф Сталин). Только за первый месяц войны по уральским железным дорогам прошло 983 таких ответственных состава²³.

Среди этих специальных рейсов, касавшихся деятельности Свердловской (до 1943 г. железная дорога им. Л. М. Кагановича) и Пермской магистралей особое место занимает эвакуация тела В. И. Ленина из московского мавзолея в Тюмень. В этой тайной операции, начавшейся 3 июля 1941 г., было задействовано сразу три спецпоезда. Первый вез многочисленную охрану и двигался на один перегон впереди. Во втором — главным, находилось тело «вождя мирового пролетариата» и обслуживающий персонал мавзолея. Третий поезд, тоже с охраной, следовал на перегон сзади. На Урале и в Западной Сибири по рельсам Свердловской и Пермской железных дорог секретный состав шел практически безостановочно.

29 марта 1945 г., после почти 4-годичного пребывания в Тюмени, тело Ленина было реэвакуировано обратно в Москву. Почетная миссия подготовки трех паровозов ИС и их управления в пути была доверена лучшим машинистам депо Свердловск-Пассажирский. Главный поезд, где находился саркофаг, управлялся машинистом Кириллом Петровичем Голубевым. На протяжении всего обратного пути спецпоезда на всех встречавшихся железнодорожных сооружениях, переездах, кривых участках находилась охрана, состоящая из работников спецслужб вооруженных автоматами [Воронин; 2016].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В годы Великой Отечественной войны Свердловская и Пермская железные дороги, согласно требованиям военного времени, оперативно осуществили централизацию управления транспортной системы, максимально мобилизовали производственные мощности и трудовые резервы. Укрепилась техническая база уральских магистралей, что привело к увеличению их провозной и пропускной способности. Достигнутым успехам во многом способствовала общественно-политическая активность кадрового состава, базировавшаяся на высоком уровне его идеологического воспитания. Работники Свердловской и Пермской железных дорог активно участвовали в патриотических кампаниях: сборе средств в фонд обороны, помощи фронту, освобожденным от фашистской оккупации районам, раненым бойцам, семьям фронтовиков, формировании составов особого назначения (бронепоездов, военно-санитарных поездов, поездов-бань) и т. д.

¹⁹ Эвакуация: величайшая из битв второй мировой войны... С. 152.

²⁰ Путевка. 1942. 8 января.

²¹ Эвакуация: величайшая из битв второй мировой войны... С. 152; Тюменская правда. 2005. 8 апреля.

²² Путевка. 1944. 9 марта; Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 136.

²³ Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 137, 138.

Героический труд уральских железнодорожников, основанный на глубоком патриотическом сознании, был по достоинству оценен государством. Трудовые коллективы Свердловской и Пермской железных дорог неоднократно награждались переходящими Красными знаменами Государственного комитета обороны (ГКО), Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), Всесоюзного центрального совета профсоюзов (ВЦСПС). Только в 1943–1945 гг. различные предприятия удостоивались этих высоких наград 86 раз. Героями Социалистического Труда стали Ананий Калистратович Черепанов и Максим Афанасьевич Казанцев. 376 человек получили ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, «За трудовую доблесть» и другие государственные награды, 654 — были отмечены высшим ведомственным знаком отличия «Почетный железнодорожник»²⁴.

²⁴ Исторический путь Свердловской железной дороги ... С. 132, 143.

Оценивая успехи Советского Союза в борьбе с фашистской Германией западные союзники особое внимание обращали на то, что: «... Используя железнодорожный транспорт, русским удавалось ошеломлять немецкое командование ... быстрота таких перевозок по железным дорогам шла вразрез с имеющимся опытом»²⁵.

Эти слова в полной мере можно отнести и к уральским железным дорогам, ставшим в период смертельной схватки с фашизмом незыблемой частью военного аппарата страны. Практически каждый работник Свердловской и Пермской магистралей, имея высокий уровень патриотической мотивации, делал все возможное и невозможное, чтобы обеспечивать максимальную эффективность в работе железнодорожного транспорта и тем самым всемерно способствовать приближению полной и окончательной победы над ненавистным врагом.

²⁵ Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1987. С. 163.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Воронин А. Б. Москва. 1941. М.: Пятый Рим, 2016. 797 с.
2. Сперанский А. В. Свердловская железная дорога в 1941–1945 гг.: переход на военные рельсы // История и современное мировоззрение. 2022. Т. 4. № 2. С. 47–53.
3. Сперанский А. В. Свердловская железная дорога в 1941–1945 годы: вклад в эвакуацию // Известия Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук. 2023. № 1(59). С. 134–140.

REFERENCES:

1. Voronin A.B. Moscow. 1941. M.: Fifth Rome, 2016. 797 p.
2. Speransky A.V. Sverdlovsk Railway in 1941–1945: transition to military rails // History and modern worldview. 2022. Vol. 4. № 2. Pp. 47–53.
3. Speransky A.V. Sverdlovsk Railway in 1941–1945: contribution to evacuation // News of the Komi Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. 2023. №. 1 (59). Pp. 134–140.

Статья проверена программой «Антиплагиат». Оригинальность – 88,6%.

Рецензент: Запарий В. В., доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России; Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (УрФУ).

Статья поступила в редакцию 03.05.2024, принята к публикации 23.05.2024

The article was received on 03.05.2024, accepted for publication 23.05.2024

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сперанский Андрей Владимирович, доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий Центром политической и социокультурной истории; Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук; г. Екатеринбург; Российская Федерация, SPIN-код: 9138-0510, AuthorID: 441750, e-mail: avspersansky@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Andrey V. Speransky, Dr. Sci. (Hist.), Professor, Honored Worker of Science of the Russian Federation, Head of Center for Political and Socio-Cultural History; Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; Yekaterinburg, Russian Federation, SPIN-code: 9138-0510, AuthorID: 441750, e-mail: avspersansky@mail.ru